

012132

南皮县交通志



河北省南皮县交通局编

南皮县交通志

河北省南皮县交通局编

南皮县交通志编纂领导小组

组长 云 峰

成员 赵永升 艾俊池

王兴文

主编 汤倬林

审订 沧州地区交通局史志编写办公室

序

地方志是我国历史的丰富遗产之一，编纂地方志在我国有着悠久、优良、光荣的历史传统，为全世界所少有；而编修交通专业志，更是属于创举。

国家之有交通，犹人身之有脉络。交通和政治、军事、经济、文化的关系极为密切，它的发展过程，有其必然的规律，必须有专业史志记述其演变，而旧志却记载甚微。

我们的祖先在漫长的岁月里，披荆斩棘，艰苦创业，人才辈出，硕果累累。南皮县人民继承历代传统的美德，修桥补路，蔚然成风。惜于历史的局限，屡经战争的创伤和无数的天灾人祸，致使南皮县直至解放前夕，境内仍多是坑洼不平的土道，砖木结构的小桥，木轮铁瓦的运输工具。

中华人民共和国建立后，公路交通运输事业的发展，技术日新月异，进步，运输量已千百倍于前代。过去的土道木桥，今天已变成了平坦的沥青路面和壮观的钢筋混凝土桥梁；靠畜力拉拽的笨重木轮铁瓦车，已为风驰电掣的机动车所取代。将这些出色的成就和英雄业绩，记入史册，俾当世有所借鉴。继往开来，更好地为建设社会主义物质和精神文明服务，为子孙后代留下一份珍贵的历史遗产；用以进行爱国主义教育，起到思有以踵前贤而有所建树的作用。

自中国共产党的十一届三中全会以来，全国政治安定，经济繁荣，人心归向，前程似锦，是盛世修志的大好时机。用新观点、新材料、新方法编修社会主义的新《交通志》，是历史赋予我们的重任。

在编修过程中，我们坚持四项基本原则，运用辩证唯物主义

和历史唯物主义的观点，以实事求是的态度，反映了本县交通的历史和现状。惟因年代久远，叙事面广，史料搜集的深度与广度还不够，受到编写水平和各方面条件所限制，故遗漏、错误在所难免，恳请各界贤达，批评指正。

《交通志》的编纂，虽处于盛世，有着得天独厚的条件，它毕竟是一项新事物，它是全体编修人员善于学习，勇于探索，长期艰苦工作的成果，同时与沧州地区史志办公室的指导和县党史办、县档案馆、县志办、水利局各有关单位以及交通系统的老干部、老职工的大力支持密不可分。在此，我作为南皮县交通局的一员和本局修志的全体同志，谨此一并致谢。

南皮县交通局局长

云峰

1987年6月20日

前 言

我国方志种类繁多，源远流长，但编写交通专业志，尚无前例。

自商辟驿递，秦修驰道，至中华民国三千余年，我国交通事业虽在历代都有所发展，但终无大的突破。尤其南皮地处边沿地带，不为历代统治者所重视，所以直到1949年新中国建立前夕，南皮县的道路仍为土路木桥，交通状况，十分落后。

中华人民共和国建立后，在中国共产党领导下，长期处于落后状态的南皮县交通事业，才获得了新生。尤其自中共十一届三中全会（1978年12月）以后，南皮县城乡建设蓬勃发展，人民生活有了大幅度的提高，公路交通事业得到空前发展。铁路、公路纵横交错，钢筋混凝土桥梁，星罗棋布，交通事业出现新的面貌。

当前全面开创社会主义现代化建设新局面之时，南皮县交通局，根据社会主义两个文明建设的精神，谨将当前交通事业的新变化，如实地记录下来，编纂成南皮县有史以来的第一部具有时代特点的《交通志》，总结经验教训，掌握发展规律，以便为今后的公路交通事业，提供借鉴和依据，并藉以启迪子孙，教育后代，这是历史赋予我们的光荣任务。我们在编写《交通志》的过程中，尽量详细地占有资料，述而不论。

这本《交通志》，本着略古详今，横排纵写，实事求是的原则，特别详记了近几十年来的公路交通的发展变化。因南皮县平原无山少河流的地理特点，记载中以陆路、陆运为主，地方道路与公路干线并重。全书共分为：三个部分：概述、志文、附录，共9篇，32章，57节。

2

在修志过程中，蒙沧州地区交通局史志办公室各位领导、交通运输事业的前辈和县直各有关单位及铁路、水运部门的各位同志们给予热情的帮助和有益的指导，谨此一并致谢。《交通志》的编写是一项新的工作，由于我们水平有限，其中不当之处，一定不少，敬请识者教正。

凡 例

一、《南皮县交通志》坚持四项基本原则和中共十一届三中全会以来的路线、方针、政策为准绳，记述全县公路交通运输事业的发展演变史实。

二、本志采取横排门类，纵写史实，按照以横为主，纵横结合，分篇、章、节、目四个档次编排。上限虽起于中华民国元年（公元1912年），下限至公元1985年，概述及个别内容因追溯过去有所延伸，重点为解放后的30余年。

三、全志为概述、志文、附录三大部分。志文共9篇32章57节，分别以文、图、表、照等形式记载，图、表穿插于志书正文之中。志首冠以概述，第一篇为大事记，以收开卷了然之效。

四、本志的历史纪年：大事记均以公元纪年，正文自古代至中华民国以前，用历史习惯纪年法，夹注公历。

五、附录：凡篇章中不便安插，而又确需记载者，统入附录，以存史料。

六、本志数字使用：（一）纪年、月、日数字及表格中的数字、百分比，一律用阿拉伯数码；（二）表示数量的数字，在行文中一般用阿拉伯数字记载，特殊情况可用中国数字。

目 录

序.....	(1)
前言.....	(1)
凡例.....	(1)
概述.....	(1)
第一篇 大事记.....	(1)
第二篇 交通机构.....	(12)
简 述	(12)
第一章 交通局(科).....	(13)
第二章 直属机构.....	(18)
第一节 公路管理站.....	(18)
第二节 交通监理站.....	(19)
第三节 运输站(汽车站).....	(20)
第四节 运输管理站.....	(21)
第五节 运输公司.....	(22)
第三篇 陆路.....	(26)
简 述	(26)
第一章 干线公路.....	(28)
第一节 国道—北京至福州(天津至德州)公路南皮段.....	(28)
第二节 省道—海兴至泊头公路南皮段.....	(29)
第二章 县乡公路.....	(32)
第一节 县道.....	(32)
第二节 乡镇公路.....	(34)
第三章 油田公路——小集至段六拨公路.....	(40)
第四章 县城公路.....	(41)
第一节 东西大街.....	(42)
第二节 南北大街.....	(42)

12

第三节	南武道和丁字街.....	(43)
第四节	南招路.....	(43)
第五节	南黄道.....	(43)
第六节	南环城路.....	(44)
第五章	乡村主要道路.....	(44)
第四篇	桥涵.....	(46)
简 述		(46)
第一章	干线公路桥.....	(47)
第一节	国道一北京至福州公路南皮段桥梁.....	(47)
第二节	海兴至泊头公路南皮段桥梁.....	(48)
第二章	县道公路桥.....	(51)
第一节	东光至寨子公路南皮段桥.....	(51)
第二节	乌马营至寨子公路桥.....	(51)
第三章	油田路小集至段六拨公路桥.....	(54)
第四章	乡路桥梁.....	(54)
第五章	农村主要道路桥、涵.....	(54)
第六章	桥梁的类型.....	(89)
第一节	拱式桥.....	(89)
第二节	梁式桥.....	(89)
第三节	轻型板梁桥.....	(90)
第七章	防冰护桥与桥梁防震加固.....	(90)
第一节	防冰护桥.....	(90)
第二节	桥梁防震加固.....	(91)
第五篇	公路业务.....	(93)
简 述		(93)
第一章	筑路技术.....	(94)
第一节	改造大车道.....	(94)

第二节	沥青表面处治·····	(95)
第二章	施工管理·····	(96)
第三章	公路养护·····	(98)
第一节	民工建勤·····	(98)
第二节	乡交通协理员·····	(100)
第三节	道班·····	(101)
第四节	公路小修包干·····	(106)
第五节	公路绿化·····	(107)
第六节	交通量观测·····	(110)
第七节	文明路的建设·····	(111)
第四章	养路费·····	(112)
第一节	养路费征收章法·····	(112)
第二节	南皮县养路费征收情况·····	(117)
第三节	养路费的使用·····	(118)
第五章	筑路机械·····	(120)
第六篇	交通监理·····	(122)
简 述	·····	(122)
第一章	监理队伍建设·····	(123)
第二章	监理业务·····	(124)
第一节	驾驶员管理·····	(124)
第二节	车辆管理·····	(126)
第三节	行车管理·····	(127)
第四节	违章肇事处理·····	(128)
第五节	交通标号志·····	(131)
第三章	安全教育·····	(137)
第一节	组织领导·····	(137)
第二节	宣传形式·····	(137)
第七篇	陆运·····	(139)
简 述	·····	(139)
第一章	客运·····	(140)
第一节	国营汽车客运·····	(140)

第二节	个体客运·····	(145)
第二章	货运·····	(149)
第一节	国营汽车货运·····	(149)
第二节	集体货运(专业运输)·····	(149)
第三节	个体货运·····	(154)
第三章	县直部门、乡镇企业自备运输·····	(156)
第一节	县直部门自备运输·····	(156)
第二节	乡镇企业自备运输·····	(161)
第四章	运输管理·····	(168)
第一节	运输市场管理·····	(168)
第二节	车辆管理·····	(169)
第三节	运输管理费的征收和使用·····	(169)
第五章	铁路运输·····	(170)
第一节	京沪铁路(津浦路段)南皮段概况·····	(170)
第二节	大满庄、冯家口火车站及运输概况·····	(171)
第六章	运输工具·····	(174)
第一节	客货运输工具(上)·····	(174)
第二节	客货运输工具(下)·····	(178)
第八篇	水运·····	(182)
简 述	·····	(182)
第一章	南运河的概况·····	(183)
第二章	南运河南皮段航运概况·····	(184)
第九篇	南皮县交通系统先进集体与个人·····	(186)
简 述	·····	(186)
第一章	李士林养路先进事迹·····	(186)
第二章	先进单位与先进个人·····	(189)
附 录	·····	(194)
一、	抗日战争时期日本帝国主义的交通战略·····	(194)
二、	抗日军民的交通破击战·····	(196)
三、	抗日交通站·····	(199)
四、	公路水毁抢修与阻水改善工程·····	(200)

五、重要文献.....	(204)
六、民歌民谣.....	(208)
编后.....	(211)

概 述

南皮县位于河北省东南部，属海河中下游内陆平原与渤海平原的过渡地区，总面积为798.88平方千米。东西较长，南北较窄，辖18个乡镇，296个自然村。以鸭梨、粮、棉为主要农产品。因是古渤海水退之地，地势低洼，有盐碱易涝之特点，因而农作物多灾低产，经济落后；又为历代政治、军事、文化所制约，南皮县的交通直处于原始状态。直到中华人民共和国建立后，才得到有计划的建设，公路交通事业才有了飞跃的发展。

南皮县境内平原无山，河流较少，地形单一，因而构成南皮县境内只有陆路和陆运的地理特点。它虽是沧州地区的一个小县，但历史悠久。据考古学家认为，距今四千多年前新石器时代晚期，河北境内人类活动范围日益扩大。南皮县境内在人行小路的基础上，逐渐形成了驮运路。《太平寰宇记》载，春秋时，齐桓公北伐山戎过境北去。这说明在尚无南皮县建制前，境内已有了南北大车道。秦始皇统一全国后，设县于此。秦修驰道，驰道虽未达境内，但当时县与县之间，县与郡之间，必有大车道可通。秦灭汉兴，东汉延光元年（公元122年），南皮为渤海郡治所在地。历经三国、东魏西晋，一直到东魏迁郡治于东光，郡治于南皮长达四百多年。郡治当为一郡的交通枢纽，境内交通当凌驾于一般地区。唐代沿海地区盐业发展，东盐西运，境内东西走向的道路有了进一步的发展。如现在境内的海泊公路，其前身就是以由运盐为主的道路演变而来的。北宋及辽在涿、易、雄、霸等州设立榷场，宋辽贸易，由南皮通过沧州可达以上各地。明洪武八年（公元1375年），设置辽东都指挥使司，隶属山东布政使司，自山东德州穿南皮西部，经沧州达天津过永平府出山海关至辽东，从而形成了

自德州至天津的通衢大道。当时南皮的道路交通，东西走向的多以运盐为主，南北走向的则多为军政所需。《南皮县志》记载，清代邮递分二宗，一曰邮铺，南皮有县前铺，铺司4名；城南五里铺，铺司2名；城北十里铺，铺司2名；二十里铺，铺司2名；二十五里铺，铺司2名，计5铺；一曰驿站，新桥驿于泊头，驿铺的基础是道路。到光绪三十年（公元1904年），裁撤铺驿，将道路按其重要性分为“官马大道”、“大道”和“小道”三个等级。南皮境内在前代道路的基础上，已有了明确的“大道”。

中华民国时期，由于军阀纷争，战乱频繁，南皮县既无工业，商业也扮凋零，农业亦不景气，经济萧条落后，道路交通仍在沿用明、清遗留下来的大道。抗日战争时期，日本侵略军为达其军事侵略和经济掠夺之目的，修了几条土路。由于军事需要而修的路，往往工期短促，仅求通车，不顾质量。加之我抗日军民实行“破坏交通战”，境内土路随修随毁，修而复毁，使这些路未能发挥敌人所预期的作用，但亦为南皮境内公路的萌芽。

1949年，中华人民共和国建立后，国民经济发生了新的变化，政府注意到要使工农业发展，必先发展交通事业。为适合国情，节约资金，在党和政府的领导下，依靠和发动民工建勤，修复了旧有的土路。并于1969年开始铺设海泊公路南皮至泊头段的沥青路面，是为南皮境内修筑油路之始。

建国以来，南皮公路交通事业的发展，大致经历了4个阶段：

一、1950年～1955年，是地方道路恢复阶段，修复了抗日战争时期破坏的土路和大道。

二、1956年～1968年，1956年南皮县正式建立了交通科，发动民工建勤曾修了全县旧有土路。因修路着眼于经济发展，所以在这一时废弃了部分抗日战争时期所修的土路，规划了部分新的路线，公路事业开始步入正轨。

三、1969年～1977年，南皮县公路交通事业在“十年动乱”中，虽遭受干扰，但由于交通战线上广大职工的努力，仍然有所

进展，海泊公路南皮至泊头段改建为沥青路面，开创了南皮县公路史上新的一页。

四、1978年，中共十一届三中全会的召开，纠正了多年来党内“左”的错误，把工作重点真正转移到了社会主义现代化建设上来。国家进入了一个新的发展时期。南皮县的交通事业，无论公路建设，还是运输生产都呈现出一派欣欣向荣的景象；是南皮县干线公路不断提高，地方道路蓬勃发展的新时期。截止1985年年底，南皮已由建国前的长不足60千米坑洼不平的两条土路，发展为现有国、省、县、乡各级公路25条。其中国道（京福公路）1条，境内长12.73千米；省道（海泊公路）1条，境内长36.97千米；县道（乌寨、东寨）2条，共长25.4千米；为油田修筑的小集至段六拔油路，长13.537千米；乡路13条，共长128.36千米；县城公路6条，共长3.1千米。全县公路总长222.1千米，其中沥青路共长142.997千米，基本上形成了以县城为中心的沟通各乡镇，伸向广大农村的公路网。

南皮县境内的桥梁，在解放前基本都是以砖木结构为主。其建桥方式，多为一般村民摊钱义举修筑，或由私人捐修。这些桥梁虽然尽为砖石简支木桥，但它终究是社会的财富，人民的交通工具。

1949年至1970年以前，全县道路桥梁结构，仍以半永久性桥梁为主。1970年以后，随着沥青路面建设的发展，境内桥梁亦由砖木结构向钢筋混凝土永久性迈进。至1985年境内共新建永久性桥梁191座，总长4803.44延米，星罗棋布在境内的各条公路上。砖木结构的桥梁，在境内已为之敛迹。

从以上南皮县公路发展情况来看，不仅结束了几千年古老落后的交通运输形式，也为今后加速公路现代化建设，奠定了良好的基础。

运输工具的变革和运量，是社会生产力发展水平和进步的重要标志，是人类文明的窗口。从一条扁担，一个背筐，到车的出

现,是交通运输工具的一次大进步。但由于我国封建制度延续了几千年,车辆始终停留在人力和畜力为动力的水平上,没有突破性的改进。

直到中华民国时期,除过境的津浦铁路上行驶的火车外,南皮县境内道路上的运输工具,仍以肩挑的扁担筐、手推的木轮小推车和畜力拉拽的木轮铁瓦大车为主。木轮铁瓦大车则多用于农家拉土送粪和拉运庄稼,一般人家也乘坐这种车辆走亲串友。当时全县没有一辆专业运货的车辆。专为载运旅客的有一种木轮铁瓦轿车,因车费昂贵;所以全县只有四五辆。抗日战争时期,境内虽有了土汽车路和日本侵略军的军用汽车,但只为了其军事侵略和经济掠夺服务,南皮县广大人民的运输工具仍未改变。运输工具的古老落后,是经济萧条的具体表现,当时无论载人运货,均赖人力推车、畜力拉车的驮运,土道木桥,风尘跋涉,不堪其苦。

1950年私营大陆汽车运输公司首先开辟了泊头至宁津的客运班车。1956年,南皮、寨子同时成立了马车运输合作社,为南皮县有专业运输组织的开始。1958年,木轮铁瓦大车,开始被轴承胶轮车取代,运输工具又前进了一步。1968年,南皮县运输队购进两部汽车参加运输,为南皮境内汽车货运的开始。

1978年以后,党的重点工作转移,伴随着生产建设的发展,交通运输事业开始出现欣欣向荣的局面。在“对外开放,对内搞活”的经济政策指导下,境内新兴的个体、联体客货运输有很大发展使南皮的运输工具发生了根本的变化。公路运输的客、货运量逐年大度增长。到1985年年底,全县农民拥有各种机动车1884幅辆(不包括摩托),县直部门161辆,乡镇企业53辆,运输公司27辆,总计2125辆。国营客运,每天往返通过境内的班车,有38个车次,个体客运汽车,有32个车次,年总客运量3629 09人次,客运周转量为19618177人千米;国营、集体和个体全年货运量为336488吨,货运周转量13288640吨千米。

建国以来,南皮县的交通运输事业是从零开始的,其发展之